

No active tr.

DELPHION

select CR

St

RESEARCH

PRODUCTS

INSIDE DELPHION

Log Out | Work Files | Saved Searches

My Account

Search: Quick/Number Boolean Advanced Der

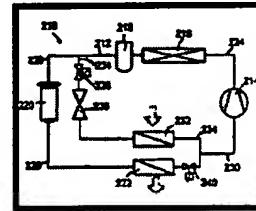
Email

Derwent RecordView: Expand Details Go to: [Delphion Integrated View](#)Tools: Add to Work File: [Create new Work](#)

Derwent Title: **Air conditioning system for motor vehicle with compressor arranged in refrigeration circuit and evaporator of air to be conditioned for the interior of the vehicle**

Original Title: [DE20115273U1: Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug](#)

Assignee: **BUREAU C Individual**
BURK R Individual
DUERR G Individual
FEUERECKER G Individual
MOLT K Individual
RAPPARD G V Individual
SEEWALD W Individual
TAXIS-REISCHL B Individual
WEINBRENNER M Individual
BEHR GMBH & CO Standard company
 Other publications from [BEHR GMBH & CO \(BHRT\)...](#)



Inventor: **BUREAU C; BURK R; DUERR G; FEUERECKER G; FEUERECKER G R; MOLT K; RAPPARD G V; SEEWALD W; TAXIS-REISCHL B; VON RAPPARD G; WEINBRENNER M;**

Accession/Update: **2002-406857 / 200617**

IPC Code: **B60H 1/00 ; B60H 1/32 ; F25B 39/02 ; F25D 17/06 ; B60H 1/20 ; C09K 5/06 ; C09K 5/08 ; F24F 5/00 ; F25B 5/00 ; F25D 17/02 ;**

Derwent Classes: **Q12; Q74; Q75; X22;**

Manual Codes: **X22-J02E(Air conditioners)**

Derwent Abstract: **(DE20115273U) Novelty - The air conditioning system is designed with a second evaporator (232) for the cooling of the air, which additionally contains a cold storage medium.**

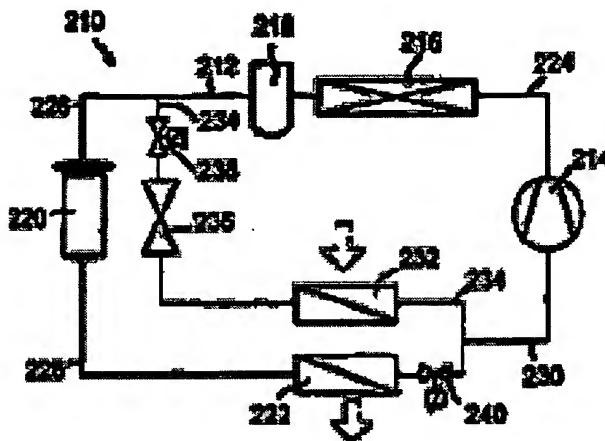
Detailed Description - So that the air for reconditioning, selectively can be led individually through each evaporator (222,232) or together through both evaporators (222,232). The evaporator has at least two part sections and in a second part section, additionally contains a cold storage medium. So that the air to be conditioned, selectively is leadable singly through each part section or together through both part sections.

Use - Motor vehicle air-conditioning systems.

Advantage - The air conditioning system is designed so that in all operating and ambient conditions inclusively of "idling-stop situations", an air conditioning of the vehicle is ensured.

Images:





Description of Drawing(s) - The figure 1 shows a block diagram of a refrigeration circuit of a proposed air conditioning system according to a first design example. Air conditioning system 210, Refrigeration circuit 212, Compressor 214, Condenser 216, Refrigerant collector 218, Expansion valve 220, Evaporator 222, Second evaporator 232, Expansion organ 236, **Description of Drawing(s)** - The figure 1 shows a block diagram of a refrigeration circuit of a proposed air conditioning system according to a first design example., Air conditioning system 210, Refrigeration circuit 212, Compressor 214, Condenser 216, Refrigerant collector 218, Expansion valve 220, Evaporator 222, Second evaporator 232, Expansion organ 236, **Description of Drawing(s)** - The figure 1 shows a block diagram of a refrigeration circuit of a proposed air conditioning system according to a first design example., Air conditioning system 210, Refrigeration circuit 212, Compressor 214, Condenser 216, Refrigerant collector 218, Expansion valve 220, Evaporator 222, Second evaporator 232, Expansion organ 236 Dwg.1/4

Family:	PDF	Patent	Pub. Date	Derwent Update	Pages	Language	IPC Code
	<input checked="" type="checkbox"/>	DE20115273U1 *	2002-05-08	200244	15	German	B60H 1/32
		Local appls.: DE2001002015273 Filed:2001-09-15 , Utility (2001DE-2015273)					
	<input checked="" type="checkbox"/>	EP1221390B1 =	2006-03-01	200617	6	German	B60H 1/32
		Des. States: (R) AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC NL PT SE TR					
		Local appls.: EP2001000127613 Filed:2001-11-20 (2001EP-0127613)					
	<input checked="" type="checkbox"/>	US6854286 =	2005-02-15	200513	12	English	B60H 1/32
		Local appls.: Div ex US06691527 (US 6691527)					
		US2003000704557 Filed:2003-11-12 (2003US-0704557)					
		Div ex US2001000024627 Filed:2001-12-21 (2001US-0024627)					
	<input checked="" type="checkbox"/>	US20040093889A1 =	2004-05-20	200434	13	English	B60H 1/32
		Local appls.: Div ex US06691527 (US 6691527)					
		US2003000704557 Filed:2003-11-12 (2003US-0704557)					
		Div ex US2001000024627 Filed:2001-12-21 (2001US-0024627)					
	<input checked="" type="checkbox"/>	US6691527 =	2004-02-17	200413	13	English	B60H 1/32
		Local appls.: US2001000024627 Filed:2001-12-21 (2001US-0024627)					
	<input checked="" type="checkbox"/>	US6568205 =	2003-05-27	200337	5	English	F25B 39/02
		Local appls.: US2001000024344 Filed:2001-12-21 (2001US-0024344)					



JP2002274165A2 = 2002-09-25 200278 11 English B60H 1/32
Local appls.: JP2001000380965 Filed:2001-12-14 (2001JP-0380965)

DE10156882A1 = 2002-08-29 200264 4 German B60H 1/32
Local appls.: DE2001001056882 Filed:2001-11-20 (2001DE-1056882)

JP2002225536A2 = 2002-08-14 200268 4 English B60H 1/00
Local appls.: JP2001000381383 Filed:2001-12-14 (2001JP-0381383)

US20020088246A1 = 2002-07-11 200248 13 English F25D 17/06
Local appls.: US2001000024627 Filed:2001-12-21 (2001US-0024627)

DE10156944A1 = 2002-07-11 200253 14 German B60H 1/32
Local appls.: DE2001001056944 Filed:2001-11-20 (2001DE-1056944)

US20020088248A1 = 2002-07-11 200248 5 English F25B 39/02
Local appls.: US2001000024344 Filed:2001-12-21 (2001US-0024344)

EP1221389A2 = 2002-07-10 200253 16 German B60H 1/32
Des. States: (R) AL AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LT LU LV MC MK NL
PT RO SE SI TR
Local appls.: EP2001000127612 Filed:2001-11-20 (2001EP-0127612)

EP1221390A2 = 2002-07-10 200253 6 German B60H 1/32
Des. States: (R) AL AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LT LU LV MC MK NL
PT RO SE SI TR
Local appls.: EP2001000127613 Filed:2001-11-20 (2001EP-0127613)

INPADOC None

Legal Status:

First Claim:
[Show all claims](#)

1. Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug mit in einem Kältemittelkreis (212; 312) angeordnetem Kompressor (214; 314) und Verdampfer (222; 322) zum Abkühlen von zu konditionierender Luft für den Innenraum, gekennzeichnet durch einen zweiten Verdampfer (232; 332) zum Abkühlen der Luft, der zusätzlich ein Kältespeichermedium enthält, wobei die zu konditionierende Luft wahlweise durch jeden Verdampfer (222, 232; 322, 332) einzeln oder durch beide Verdampfer (222, 232; 322, 332) gemeinsam leitbar ist.

Priority Number:

Application Number	Filed	Original Title
DE2001001050896	2001-10-18	
DE2001001045658	2001-09-15	
DE2001001000252	2001-01-05	

Title Terms: AIR CONDITION SYSTEM MOTOR VEHICLE COMPRESSOR ARRANGE
REFRIGERATE CIRCUIT EVAPORATION AIR CONDITION INTERIOR VEHICLE

[Pricing](#) [Current charges](#)

Derwent Searches: [Boolean](#) | [Accession/Number](#) | [Advanced](#)

Data copyright Thomson Derwent 2003

THOMSON

Copyright © 1997-2006 The Tho...
[Subscriptions](#) | [Web Seminars](#) | [Privacy](#) | [Terms & Conditions](#) | [Site Map](#) | [Contact Us](#)





⑯ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑯ Offenlegungsschrift
⑯ DE 101 56 944 A 1

⑯ Int. Cl. 7:
B 60 H 1/32

DE 101 56 944 A 1

⑯ Aktenzeichen: 101 56 944.0
⑯ Anmeldetag: 20. 11. 2001
⑯ Offenlegungstag: 11. 7. 2002

⑯ Innere Priorität:

101 00 252. 1	05. 01. 2001
201 15 273. 8	15. 09. 2001
101 45 658. 1	15. 09. 2001
101 50 896. 4	18. 10. 2001

⑯ Anmelder:

Behr GmbH & Co., 70469 Stuttgart, DE

⑯ Erfinder:

Bureau, Cathy, Dipl.-Ing., 70195 Stuttgart, DE; Burk, Roland, Dipl.-Phys., 70469 Stuttgart, DE; Dürr, Gottfried, Dipl.-Ing., 70176 Stuttgart, DE; Feuerecker, Günther, Dr. rer. nat., 70567 Stuttgart, DE; Molt, Kurt, Dr.-Ing., 74321 Bietigheim-Bissingen, DE; Rappard, Gerald von, 46399 Bocholt, DE; Seewald, Wolfgang, 70190 Stuttgart, DE; Taxis-Reischl, Brigitte, Dr.-Ing., 70499 Stuttgart, DE; Weinbrenner, Marcus, 70499 Stuttgart, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

⑯ Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug

⑯ Die Erfindung betrifft eine Klimaanlage mit einem Wärmetauscher, wie beispielsweise einem Verdampfer, mit einem Speicher für ein Kältespeichermedium.

DE 101 56 944 A 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug insbesondere mit einem in einem Kältemittelkreis angeordneten Kompressor und einem Verdampfer zum Abkühlen von zu konditionierender Luft für den Innenraum, insbesondere gemäß dem Oberbegriff des Anspruches 1 und/oder des Anspruches 2, sowie einen Wärmetauscher, insbesondere Verdampfer gemäß dem Oberbegriff des Anspruches 12. Weiterhin betrifft die Erfindung eine Klimaanlage insbesondere gemäß der Ansprüche 23 oder 24.

[0002] Es ist ein Ziel der Kraftfahrzeughersteller, den Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs zu reduzieren. Eine Maßnahme zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs ist das Abschalten des Motors bei vorübergehendem Stillstand, beispielsweise beim Halten an einer Ampel, oder in anderen Fahrsituationen, bei welchen eine Antriebsleistung des Antriebsmotors zumindest vorübergehend nicht benötigt wird. Dieses vorübergehende Abschalten des Motors wird auch Idle-stop-Betrieb genannt. Solche Maßnahmen werden zumindest teilweise bei heutigen verbrauchsarmen Fahrzeugen, wie beispielsweise bei dem sogenannten Dreiliter-Fahrzeug, bereits eingesetzt. Bei Fahrzeugen, die über den Idle-stop-Betriebsmodus verfügen, ist im innerstädtischen Verkehr ca. 25–30% der Fahrzeit der Motor ausgeschaltet.

[0003] Dies ist unter anderem ein Grund warum derartige Fahrzeuge nicht mit einer Klimaanlage ausgerüstet sind, denn bei Motorstillstand kann auch ein für eine Klimaanlage notwendiger Kompressor nicht angetrieben werden, so dass im Idle-stop-Betrieb eine Klimaanlage die notwendige Kälteleistung nicht bereitstellen kann.

[0004] Zur Lösung dieses Problems ist in der EP 0 995 621 A2 vorgeschlagen, den Verdampfer der Klimaanlage durch das bei Abkühlen von feuchter Luft anfallende Kondensat zu vereisen, so dass im Idle-stop-Betrieb, wenn der Motor abgeschaltet ist, die Luft durch das dann abtauende Eis abkühlbar ist. Dieses Verfahren hat jedoch zahlreiche Nachteile. Die Wassermenge, die in der Luft vorhanden ist und die für die Vereisung des Verdampfers notwendig ist, hängt von den klimatischen Umgebungsbedingungen ab. So kann es vorkommen, dass bei geringer Luftfeuchtigkeit nicht genügend Kondenswasser für die Vereisung zur Verfügung steht. Des Weiteren ist zur Vereisung des Verdampfers in der Regel ein relativ großer Zeitraum notwendig, so dass diese bekannte Klimaanlage erst nach einer relativ langen Fahrzeit im Idle-stop-Betrieb arbeiten kann. Ein weiteres Problem ist, dass in der Regel der Verdampfer ungleichmäßig vereist, so dass der Verdampfer vereiste und nicht vereiste Bereiche aufweist. Des Weiteren kann die Vereisung so stark sein, dass die Luft durch den Verdampfer nicht oder nur mit hohem Druckverlust strömen kann. In jedem Fall erzeugt die Eisschicht einen luftseitigen Druckverlust, was zu einer erhöhten Gebläseleistung führt.

[0005] Ausgehend von diesem Stand der Technik ist es Aufgabe der Erfindung eine Klimaanlage bereitzustellen, die in vielen bzw. im wesentlichen allen Betriebs- und Umgebungsbedingungen einschließlich der Idle-stop-Situation bei abgeschaltetem Antriebsmotor des Fahrzeugs zumindest anfänglich eine Klimatisierung des Fahrzeugs gewährleistet.

[0006] Diese Aufgabe wird gelöst durch eine Klimaanlage mit den Merkmalen der Ansprüche 1 oder 2.

[0007] Erfindungsgemäß ist gemäß einer ersten Lösung ein zusätzlicher zweiter Verdampfer zum Abkühlen der Luft vorgesehen, wobei dieser Verdampfer zusätzlich ein Kältespeichermedium (Latentkältespeicher) enthält. Dieser zweite Verdampfer kann dann beladen werden, wenn ausreichend Kälteleistung zur Verfügung steht, beispielsweise im

gewöhnlichen Fahrbetrieb, wobei das Kältespeichermedium auf die Speicherung von Kälte optimal abgestimmt sein kann. Im Idle-stop-Betrieb wird dann die Luft durch diesen zweiten Verdampfer abgekühlt. Dieser zweite Verdampfer bildet somit eine Kombination aus Kältespeicher und Verdampfer und wird im nachfolgenden auch Speicherverdampfer genannt. Um die maximale Kälteleistung zu erbringen (Pull-down-Betrieb), kann die Luft ferner über beide Verdampfer geleitet werden.

[0008] Gemäß einer zweiten Lösung ist der Verdampfer in wenigstens zwei Teilbereiche aufgeteilt, wobei ein erster Teilbereich ausschließlich als Kältemittelverdampfer wirken kann und ein zweiter Teilbereich zusätzlich ein Kältespeichermedium enthält. Der zweite Teilbereich des Verdampfers hat damit im wesentlichen die gleichen Eigenschaften wie der oben erwähnte Speicherverdampfer der ersten Lösung. In dieser zweiten Lösung sind somit die Funktionen des Verdampfers im Fahrbetrieb und des Speicherverdampfers im Idle-stop-Betrieb in einen einzigen Verdampfer, also ein einziges Bauteil, integriert. Auch hierbei kann, um die maximale Kälteleistung zu erbringen, die Luft als dritte Möglichkeit auch über beide Verdampfer geleitet werden.

[0009] Bevorzugt sind der Speicherverdampfer bzw. der Speicherbereich kältemittel seitig parallel zu dem ersten Verdampfer bzw. ersten Teilbereich geschaltet, so dass wahlweise die Kälteleistung dem ersten oder zweiten Verdampfer bzw. Teilbereich zugeführt werden kann. Dabei ist der Kältemitteldurchfluss durch den Speicherverdampfer bzw. den zweiten Teilbereich durch einen Ventil regelbar.

[0010] Alternativ ist auch eine Reihenschaltung der Verdampfer bzw. Teilbereiche möglich.

[0011] Wenn die beiden Verdampfer bzw. die beiden Teilbereiche des Verdampfers luft seitig parallel geschaltet sind, kann die abzukühlende Luft entweder durch beide Verdampfer bzw. Teilbereiche oder auch nur durch einen geführt werden. Im Idle-stop-Betrieb kann dann beispielsweise während der Fahrt, wenn der Motor läuft, die Luft durch den ersten Verdampfer bzw. Teilbereich abgekühlt werden und bei abgeschaltetem Motor die Luft durch den Speicherverdampfer bzw. zweiten Teilbereich abgekühlt werden. Die Umschaltung der Luftströmung kann durch ein vor dem Verdampfer angeordnetes Luftstromsteuerelement realisiert sein.

[0012] Vorzugsweise liegt der Schmelzpunkt des Kältespeichermediums etwas über 0°C, wobei das Kältespeichermedium insbesondere Decanol (Schmelzpunkt 7°C) oder Tetradecan (Schmelzpunkt 6°C) ist oder enthält. Derartige Kältespeichermedien sind auch für andere Speicherverdampfer und/oder andere Schaltungen verwendbar.

[0013] In einer kostengünstigen Ausführung ist das Kältespeichermedium ein Wasser-Glykathin-Gemisch.

[0014] Wenn die beiden Verdampfer bzw. die beiden Teilbereiche des Verdampfers luft seitig parallel geschaltet sind, kann die abzukühlende Luft entweder durch beide Verdampfer bzw. Teilbereiche oder auch nur durch einen geführt werden. Im Idle-stop-Betrieb kann dann beispielsweise während der Fahrt, wenn der Motor läuft, die Luft durch den ersten Verdampfer bzw. Teilbereich abgekühlt werden und bei abgeschaltetem Motor die Luft durch den Speicherverdampfer bzw. zweiten Teilbereich abgekühlt werden. Die Umschaltung der Luftströmung kann durch ein vor dem Verdampfer angeordnetes Luftstromsteuerelement realisiert sein.

[0015] In vorteilhafter Weise ist ein Frischluft- und auch ein Umluftbetrieb möglich, so dass beispielsweise bereits abgekühlte Luft im Innenraum wieder rezirkuliert werden kann, wodurch Kälteleistung eingespart werden kann.

[0016] In einer möglichen Ausführungsform des Speicherverdampfers bzw. zweiten Teilbereichs können dessen Verdampferrohre für die Kältemittelführung als Mehrkanalrohre ausgebildet sein, wobei in einzelnen Kanälen das Kältespeichermedium gelagert sein kann.

[0017] Weiterhin wird die Aufgabe gelöst durch die Merkmale des Anspruches 12, insbesondere dadurch, daß zumindest einzelne Kältemittelrohre mit zumindest einem Speicher für Kaltespeichermedium in thermischer Verbindung stehen.

[0018] Dabei ist es zweckmäßig, wenn zumindest ein Kältemittelrohr derart angeordnet ist, daß zumindest auf der einen Seite des Kältemittelrohrs ein Speicher für ein Kältespeichermedium angeordnet ist. Gemäß einer Ausführungsform der Erfindung ist es zweckmäßig, wenn daß ein Speicher nur einseitig des Kältemittelrohrs angeordnet ist. Gemäß einer weiteren erfundungsgemäßen Ausgestaltung können Speicher beidseitig des Kältemittelrohrs angeordnet sein. Auch kann der Speicher an seiner einen Seitenfläche mit dem Kältemittelrohr in Verbindung steht und auf der anderen seiner Seitenflächen mit einer Rippe in Verbindung steht. Weiterhin kann das Kältemittelrohr an seiner einen Seitenfläche mit einem Speicher in Verbindung steht und auf der andern seiner Seitenflächen mit einer Rippe in Verbindung steht.

[0019] Erfundungsgemäß können die Bauteile des Wärmetauschers in Richtung quer zur Luftsromungsrichtung durch den Wärmetauscher derart angeordnet sein, daß die Reihenfolge der Anordnung wie folgt ist: Kältemittelrohr, Speicher, Rippe, Kältemittelrohr, Speicher, Rippe. Bei einem weiteren erfundungsgemäßen Ausführungsbeispiel können die Bauteile des Wärmetauschers in Richtung quer zur Luftsromungsrichtung auch durch die Reihenfolge der Anordnung gekennzeichnet sein: Kältemittelrohr, Speicher, Rippe, Speicher, Kältemittelrohr, Speicher, Rippe, Speicher, Kältemittelrohr. Bei einem anderen Ausführungsbeispiel der Erfindung kann es zweckmäßig sein, wenn die Bauteile des Wärmetauschers in Richtung quer zur Luftsromungsrichtung durch den Wärmetauscher gekennzeichnet ist durch die Reihenfolge der Anordnung: Kältemittelrohr, Rippe, Speicher, Rippe, Kältemittelrohr, Rippe, Speicher, Rippe, Kältemittelrohr.

[0020] Besonders zweckmäßig ist es, wenn zumindest ein Speicher und zumindest ein Kältemittelrohr miteinander verbunden sind, wie beispielsweise verlötet, formschlüssig verbunden oder ähnliches. Ebenfalls kann es zweckmäßig sein, wenn zumindest ein Speicher und zumindest ein Kältemittelrohr einteilig ausgebildet sind, also die beiden Elemente Teil eines Bauteiles sind, sie somit integraler Bestandteil des Bauteiles sind.

[0021] Weitere vorteilhafte Ausführungen werden durch die Unteransprüche weitergebildet. Diese können jedoch auch für sich betrachtet selbständige Erfindungen darstellen.

[0022] Im folgenden wird die Erfindung anhand von Ausführungsbeispielen unter Bezugnahme auf die Zeichnung näher erläutert. Dabei zeigt:

[0023] Fig. 1 ein schematisches Blockschaltbild eines Kältemittelkreislaufs einer Klimaanlage gemäß einem ersten Ausführungsbeispiel,

[0024] Fig. 2 einen stark schematisiert dargestellten Teil einer Klimaanlage mit Verdampfer,

[0025] Fig. 3 ein schematisches Blockschaltbild eines Kältemittelkreislaufs einer Klimaanlage gemäß einem weiteren Ausführungsbeispiel,

[0026] Fig. 4 einen schematisch dargestellten Verdampfer gemäß einer alternativen Ausführungsform,

[0027] Fig. 5 eine Darstellung von Einzelheiten bzw. Bau teilen eines Verdampfers,

[0028] Fig. 6 einen Verdampfer,

[0029] Fig. 7 einen Verdampfer,

[0030] Fig. 8 einen Schnitt durch einen Teil eines Verdampfers,

5 [0031] Fig. 9 einen Schnitt durch einen Teil eines Verdampfers,

[0032] Fig. 10 einen Schnitt durch einen Teil eines Verdampfers,

[0033] Fig. 11 einen Querschnitt eines Verdampferrohres

10 zur Kältemittelführung und

[0034] Fig. 12 einen Querschnitt eines Verdampferrohres zur Kältemittelführung. Eine erfundungsgemäße Klimaanlage 210 umfasst einen Kältemittelkreislauf 212, in dem ein Kompressor 214, ein Kältemittelkondensator 216, ein Kältemittelsammler 218, ein Expansionsventil 220 und ein Verdampfer 222 über Kältemittelleitungen 224, 226, 228, 230

15 miteinander verbunden sind.

[0035] Kältemittelseitig parallel zu dem ersten Verdampfer 222 ist ein zweiter Verdampfer 232 in den Kältemittelkreislauf 212 eingebunden, wobei von der Kältemittelleitung 226 eine Kältemittelleitung 234 abzweigt, die nach dem ersten Verdampfer 222 in die Kältemittelleitung 230

20 mündet. Vor dem zweiten Verdampfer 232 ist ein Expansionsorgan 236 und ein Absperrventil 238 in der Kältemittelleitung 234 angeordnet. Über das Absperrventil 238 kann

25 der Kältemitteldurchfluss durch den zweiten Verdampfer 232 gesperrt werden. Ebenso ist nach dem ersten Verdampfer 222 ein Absperrventil 240 vorgesehen, so dass auch der Kältemitteldurchfluss durch den ersten Verdampfer 222 ab-

30 sperrbar ist.

[0036] Der erste Verdampfer 222 kann in nicht näher dar gestellter Weise in bekannter Weise aufgebaut sein. So kann

35 es sich beispielsweise um einen Flachrohrverdampfer han deln, bei dem kältemittelseitig parallel geschaltete Flach-

30 rohre sich zwischen zwei Sammelrohren erstrecken und zwischen den Flachrohren wärmeableitende Wellrippen vor gesehen sind. Ein solcher Verdampfer ist beispielsweise aus der DE 197 29 497 A1 bekannt.

[0037] Der zweite Verdampfer 232 kann ähnlich wie der

40 erste Verdampfer 222 aufgebaut sein, jedoch enthält dieser Verdampfer zusätzlich ein Kältespeichermedium, das bei spielsweise in den einzelnen Rohren des Verdampfers ent halten sein kann. Diese Rohre können beispielsweise als Mehrkanalflachrohre 742 ausgebildet sein gemäß Fig. 11,

45 wobei in einigen der Kanäle 744 das Kältespeichermedium gelagert sein kann und in den anderen der Kanäle 744 das Kältemittel strömt. In einer alternativen Ausführungsform können die Verdampferrohre 746 auch als koaxiale Rohre

50 ausgebildet sein, wobei beispielsweise in dem Außenrohr 748 das Kältespeichermedium gespeichert werden kann und in dem Innenrohr 750 das Kältemittel strömen kann, siehe Fig. 12.

[0038] Gemäß einer in Fig. 4 schematisch dargestellten al ternativen Ausführungsform kann das Kältespeichermedium in einem Rohr 260 oder Behälter zwischen einem Verdampferrohr 262 und einer wärmeableitenden Rippe 264 in den Verdampfer eingebunden sein.

[0039] Der zweite Verdampfer 232 kann somit Kälteleistung über das Kältespeichermedium speichern, so dass dieser Verdampfer im folgenden Speicher-verdampfer genannt wird und eine Integration von Kältespeicher und Verdampfer bildet. Als Kältespeichermedium kann beispielsweise Decanol oder Tetradecan eingesetzt werden. Das Kältespeichermedium sollte vorteilhafterweise einen Phasenwechsel bei ca. 3°C bis 10°C haben, vorzugsweise 3°C bis 5°C.

[0040] In Fig. 2 ist dargestellt, wie die beiden Verdampfer 222 und 232 in einem Klimagerät zur Abkühlung der Luft eingesetzt werden könnten. Die Verdampfer 222 und 232

sind in einem Luftführungsgehäuse 252 des Klimageräts 254 in bekannter Weise angeordnet. Derartige Klimageräte befinden sich in der Regel in der Instrumententafel des Kraftfahrzeugs. Über ein nicht näher dargestelltes Gebläse kann Luft in Pfeilrichtung 256 durch den Verdampfer 222 und 232 gefördert werden. Der luftseitig hinter den Verdampfern anschließende Teil des Klimageräts 254, in dem in der Regel ein Heizkörper und verschiedene Luftklappen und Luftkanäle zu den einzelnen Luftauslässen angeordnet sind, ist in Fig. 2 nicht weiter dargestellt. Luftseitig vor den Verdampfern 222 und 232 ist ein Luftstromsteuerelement 258 derart angeordnet, dass in der einen Endstellung des Luftstromsteuerelements 258 die Luft durch den ersten Verdampfer 222 geführt wird und in der anderen Endstellung (gestrichelte Linie in Fig. 2) die Luft durch den zweiten Verdampfer 232 geführt wird. Hierbei wird der jeweils nicht von der Luft durchströmte Verdampfer 222 bzw. 232 von dem Luftstromsteuerelement 258 abgesperrt.

[0041] Im stationären Zustand, also wenn der Motor in Betrieb ist, wird die Luft durch den ersten Verdampfer 222 geleitet und der zweite Verdampfer 232 ist luftseitig abgesperrt. Der zweite Verdampfer 232 wird jedoch vom Kältemittel durchströmt und so kann das Kältespeichermedium einfrieren.

[0042] Beim Stillstand des Motors (Idle-Stop-Betrieb), womit auch der Kompressor 214 außer Betrieb ist, wird, um den Innenraum des Kraftfahrzeugs weiter kühlen zu können, die Luft durch den zweiten Verdampfer 232 geleitet, wobei das Kältespeichermedium die "Kälte" an die Luft abgibt.

[0043] Neben den beiden o. g. Endstellungen des Luftsteuerelements 258 kann dieses eine weitere Stellung einnehmen, in der die Luft sowohl durch den ersten Verdampfer 222 als auch durch den zweiten Verdampfer 232 geleitet wird, so dass die maximale Kälteleistung zur Verfügung steht. Diese Stellung wird dann eingenommen, wenn die maximale Kälteleistung im Pull-down-Betrieb benötigt wird.

[0044] Gemäß dem in Fig. 3 dargestellten weiteren Ausführungsbeispiel, bei dem gleiche oder gleichwirkende Bauteile mit um 100 erhöhten Bezugziffern versehen sind, sind bei einer Klimaanlage 310 zwei Verdampfer 322 und 332 in einem Kühlmitteltkreislauf 312 in Reihe geschaltet, so dass der Kühlmitteltkreislauf 312 lediglich einen Kompressor 314, einen Kältemittelkondensator 316, einen Kältemittelsammler 318, ein Expansionsventil 320 und den ersten Verdampfer 322 und den zweiten Verdampfer 332 aufweist, die über Kältemittelleitungen 324, 326, 328, 330 miteinander verbunden sind. Hierbei ist im Kühlmitteltkreislauf 312 der zweite Verdampfer 332, welcher mit Hilfe eines Kältespeichermediums Kälte speichern kann, dem ersten Verdampfer 322 nachgeschaltet. Er kann aber auch dem Verdampfer 322 kältemittel seitig vorgeschaltet sein. Als Kältespeichermedien können die gleichen Medien verwendet werden, wie beim ersten Ausführungsbeispiel. Die Führung der zu kühlenden Luft durch die beiden Verdampfer 322 und 332 entspricht der des ersten Ausführungsbeispiels.

[0045] In den dargestellten Ausführungsbeispielen ist ein erster Verdampfer 222 bzw. 322 und ein zweiter Verdampfer 232 bzw. 332 vorgesehen. In einer weiteren Ausführungsform, die nicht näher dargestellt ist, können die beiden Verdampfer 222 bzw. 322 und 232 bzw. 332 aber auch eine gemeinsame Baueinheit bilden, sodass es sich dann um einen einzigen Verdampfer mit zwei Teilbereichen handelt, wobei der erste Teilbereich dem Verdampfer 222 bzw. 322 entspricht und lediglich kältemittelverdampfende Eigenschaften hat und der zweite Teilbereich dem Speicherverdampfer entspricht und zusätzlich das Kältespeichermedium enthält. Dieser zweite Teilbereich kann das Kältespeichermedium

wie bereits der Speicherverdampfer 232 bzw. 332 in seinen einzelnen Verdampferrohren aufweisen oder aber den andern o. g. Ausführungsbeispielen entsprechen.

[0046] Somit ist mit der Erfindung eine Klimaanlage geschaffen, bei der in einem einzigen Klimagerät, das keinen wesentlich größeren Bauraum einnimmt als bisher bekannte Klimageräte, zwei Verdampfer 222 und 232 bzw. 322 und 332 bzw. ein Verdampfer mit zwei Teilbereichen angeordnet ist, mit den erwähnten Eigenschaften, so dass mit dieser Klimaanlage sowohl während der Fahrt als auch bei zeitweilig ausgeschaltetem Motor im Idle-stop-Betrieb eine Abkühlung und damit Klimatisierung der Luft möglich ist.

[0047] Die Fig. 5 zeigt eine Anordnung von Bauteilen eines Verdampfers, wie beispielsweise eines Flachrohrverdampfers. Die Flachrohre 462a bis 462d sind im Ausführungsbeispiel jeweils paarweise angeordnet, so daß zwei Flachrohre 462a und 462b ebenso die Flachrohre 462c und 462d jeweils eine Reihe bilden, in Luftströmungsrichtung betrachtet. Es kann statt der jeweils zwei Flachrohre oder anderer Kältemittelrohre aber auch nur ein Flachrohr oder Kältemittelrohr je Reihe, in Luftströmungsrichtung betrachtet, vorgesehen sein oder auch eine Mehrzahl von Flachrohren oder Kältemittelrohren. Die Flachrohre weisen zweckmäßiger Weise eine Vielzahl von einzelnen Kanälen 463 auf, durch die das Kältemittel im Betrieb des Verdampfers strömt. Die Kältemittelrohre oder Flachrohre sind an ihren Enden jeweils mit Sammelrohrabschnitten verbunden und die Kanäle 463 stehen mit diesen Sammelrohrabschnitten in Fluidverbindung.

[0048] Zwischen zwei Reihen von Flachrohren ist vorteilhaft zumindest ein Speicher 460 für ein Kältespeichermedium angeordnet. Vorteilhaft kann es dabei sein, wenn der zumindest eine Speicher im wesentlichen die gleiche Bauhöhe und Tiefe aufweist, wie die pro Reihe verwendeten Kältemittelrohre oder wie der Verdampfer selbst. Bei einem anderen Ausführungsbeispiel kann es aber auch zweckmäßig sein, wenn der Speicher in seiner Tiefe und/oder Höhe eine geringere oder größere Ausdehnung aufweist, im Vergleich zu den Kältemittelrohren oder dem Verdampfer selbst.

[0049] Vorteilhaft ist es, wenn dieser zumindest eine Speicher 460 an einer Seite an einem oder mehreren Flachrohren 462a, 462b anliegt oder mit diesem zumindest einen Flachrohr gar einstückig verbunden ist oder vorteilhaft mit diesem zumindest einen Flachrohr einteilig ausgebildet ist. Der Speicher kann dabei im wesentlichen die gleiche Ausdehnung aufweisen, wie die Flachrohre oder im wesentlichen die Ausdehnung des Verdampfers in der Tiefe aufweisen. Im Ausführungsbeispiel der Fig. 5 ist der Speicher aus einem Flachrohr gebildet, das an seinen beiden Enden 460a und 460b verschlossen ist. Dieses Verschließen kann beispielsweise durch eine Falzung oder ein anderes Verfahren, wie durch Verlöten oder Verwendung eines Verschlusses, wie eines Verschlußstopfens, erfolgen.

[0050] Weiterhin kann zwischen zwei Reihen von Flachrohren eine wärmeableitende Rippe 464 vorgesehen sein. Zweckmäßig ist es, wenn diese Rippe 464 auf einer Seite des Flachrohres zwischen Flachrohr und Speicher angeordnet ist.

[0051] Die Fig. 6 zeigt einen Verdampfer, wie einen Flachrohrverdampfer, 500 in einer dreidimensionalen Ansicht und die Fig. 7 zeigt einen Verdampfer in einer zweidimensionalen Ansicht. Der Verdampfer, oder auch Speicherverdampfer, 500 weist dabei einen Reihe von Flachrohren, Speicher und Rippen auf, die gemäß der Fig. 5 angeordnet sind. Weiterhin weist der Verdampfer Sammelrohrabschnitte 501 bis 506 auf, die jeweils mit zumindest einem Teil der Flachrohre als Kältemittelleitungen in Fluidverbin-

dung stehen. Das Kältemittel strömt im Bereich der Einlassöffnung 510 in dem Verdampfer 500 ein und im Bereich der Einlassöffnung 511 wieder heraus. Das Kältemittel tritt durch die Öffnung 510 in den Sammelrohrabschnitt 501 ein, gelangt von dort über die Kältemittelkanäle in Flachrohren in den Sammelrohrabschnitt 502 und von dort durch Kältemittelkanäle in Flachrohren in den Sammelrohrabschnitt 503. Von dort tritt das Kältemittel durch zumindest eine Verbindung 512 in den Sammelrohrabschnitt 504. Von dort gelangt das Kältemittel durch Kanäle in Flachrohren in den Sammelrohrabschnitt 505 um durch Kanäle wieder in den Sammelrohrabschnitt 506 zu gelangen. Anschließend tritt das Kältemittel an der Öffnung 511 wieder aus. Zwischen den Sammelrohrabschnitten 501 und 503 bzw. 504 und 506 sind Trennwände 514 vorgesehen, die die einzelnen Bereiche voneinander trennen. Die Flachrohre des Verdampfers 500 sind mit 562 bezeichnet. Zwischen den Reihen von Flachrohren sind Speicher 560 und Rippen 564 angeordnet. Zur besseren Darstellung sind nicht alle Rippen eingezzeichnet und teilweise sind die Rippen auch nur Teilweise dargestellt.

[0052] Gemäß dem Ausführungsbeispiel der Fig. 6 oder 7 sind an beiden Enden der Kältemittelrohre Sammelrohrabschnitte angeordnet. Bei einem anderen vorteilhaften Ausführungsbeispiel kann es zweckmäßig sein, wenn Sammelrohrabschnitte nur auf einer Seite der Kältemittelrohre angeordnet sind, so daß an dem anderen Ende der Kältemittelrohre jeweils eine Umlenkung vorhanden ist. Diese Umlenkung kann beispielsweise im Rohr selbst erfolgen.

[0053] Zweckmäßig ist es, wenn die Flachrohre bzw. Kältemittelrohre eine Ausdehnung a quer zur Luftströmungsrichtung haben, die im Bereich von ca. 1 mm bis 5 mm, vorzugsweise von 1,5 mm bis 3 mm liegt. Weiterhin ist es vorteilhaft, wenn die Ausdehnung b des Speichers quer zur Luftströmungsrichtung im Bereich von 1 mm bis 10 mm, vorzugsweise von 1,5 mm bis 6 mm liegt. Auch ist es zweckmäßig, wenn die Ausdehnung c der Rippen quer zur Luftströmung durch den Verdampfer im Bereich von 3 mm bis 12 mm, vorzugsweise von 4 mm bis 10 mm liegt. Vorteilhaft ist es auch, wenn das Verhältnis der Breite der Speicher zu der Breite der Kältemittelrohre im Bereich von 0,25 bis 2, vorzugsweise im Bereich von 0,5 bis 1,5 liegt.

[0054] Die Fig. 8 zeigt einen Schnitt durch einen Speicher 601 für Kältespeichermedium und zwei Flachrohre 602, 603, die mit dem Speicher 601 verbunden sind. Die Flachrohre sind beispielsweise als extrudierte Flachrohre ausgebildet und weisen eine Mehrzahl von Kanälen 605 auf, die jeweils für sich eine Fluidverbindung zwischen den Endbereichen des Flachrohrs gewährleisten. Die Kältemittelkanäle 605 sind beispielsweise durch Stege 604 voneinander getrennt. Die Kanäle 605 sind beispielsweise rechteckig, vieleckig, wie beispielsweise dreieckig oder fünfeckig, oval oder rund im Querschnitt.

[0055] Die Flachrohre 602 und 603 sind auf dem Speicher 601 befestigt, wie einstückig ausgebildet. Gemäß der Erfindung können die beiden Flachrohre auch zu einem Flachrohr verbunden sein oder statt zweier Flachrohre können auch ein oder mehrere Flachrohre verwendet werden. Auch können erfindungsgemäß eine Mehrzahl von Speichern bzw. Speicherrohren nebeneinander verwendet werden. Weiterhin zeigt der Speicher 601 in seinem Innenraum eine mechanische Abstützung 609, durch ein entsprechend ausgebildetes Stützelement, wie beispielsweise Stützblech, das in den Speicherinnenraum eingeschoben werden kann. Dieses dient der mechanischen Verstärkung bzw. Abstützung. Vorteilhaft ist es, wenn dieses Stützelement durch tiefgezogene Bereiche oder abgewinkelte Bereiche verstärkt sind.

[0056] Die Fig. 9 zeigt eine beispielhafte Ausführungs-

form eines Speichers mit einem Flachrohr, die einteilig ausgebildet sind. Der Speicher 622 ist mit dem Flachrohr 620 einteilig hergestellt. Der Flachrohrtteil ist mit Kanälen 621 ausgebildet und diese sind durch die Stege 623 von einander getrennt. Der Speicher 622 bildet somit quasi einen Teil eines Doppelrohres. Der Speicher als Kammer für das Speichermedium kann beispielsweise durch einen Verschlussstopfen verschlossen werden.

[0057] Die Fig. 10 zeigt eine weitere vorteilhafte Ausführungsform eines Speicherverdampferbauteiles in Scheibenbauweise. Die Kanäle für das Kältemittel und die Kammer für das Speichermedium werden jeweils durch eine Scheibe 640 und gegebenenfalls eine Zwischenscheibe 642 bzw. durch die Scheibe 641 und die Zwischenscheibe 642 gebildet. Durch die Ausgestaltung der Scheiben 640 und 641 durch Tiefziehen entsteht zwischen den Scheiben 640 und 641 jeweils mit Teil 642 ein Raumbereich, der entweder als Kanäle oder als Kammer nutzbar ist. Durch das Tiefziehen können noch Stege oder Rippen oder Noppen oder Näpfe ausgebildet sein, die der Verstärkung bzw. der Abstützung dienen. Die einzelnen Bauteile werden derart miteinander verbunden, daß die Zwischenräume als Kältemittelkanäle 650 und als Speichervolumen 651 fludicht abgeschlossen sind. In Anschlußstellen können dann die Kanäle an den Kältemittelkreis angeschlossen sein oder die Kammer mit dem Kältespeichermedium befüllt werden. Die Konstruktion eines Verdampfers in Scheibenbauweise kann für manche Anwendungsfälle vorteilhaft sein. Die Kältemittelkanäle in Scheibenbauweise stellen somit auch ein Kältemittelrohr im Sinne der vorliegenden Beschreibung dar, das durch den Aufbau und durch die Verwendung von zumindest einzelnen Scheiben charakterisiert ist, wobei durch zumindest zwei Scheiben zumindest ein Kältemittelkanal erzeugt wird.

[0058] Die Kältespeicher des Verdampfers oder Wärmetauschers können jeweils mittels zumindest einer Verbindungsleitung miteinander verbunden/verbindbar sein, worüber sie beispielsweise auch befüllbar und/oder entlüftbar sind. Auch können zumindest einzelne Speicher mit einem Vorratsbehälter, wie Vorratstank, verbunden sind, so daß das Speichermedium ausgehend von diesem Vorratstank in die Speicher befüllbar ist. Im Betrieb des Wärmetauschers kann dann dieser Vorratsbehälter verschlossen oder wieder zu öffnen sein und gegebenenfalls auch wieder verschließbar sein.

[0059] Besonders zweckmäßig ist es, daß die Verwendung eines Kältespeichermediums derart erfolgt, daß die verwendete Menge des Mediums dazu ausreicht, die nötige Kühlleistung für einen Zeitraum von ca. 30 bis 120 Sekunden, vorzugsweise von ca. 60 Sekunden auch bei ausgeschaltetem Kompressorantrieb zu gewährleisten. Bei Verwendung von Decanol oder Tetradekan als Kältespeichermedium entspricht dies etwa einer verwendeten Menge von ca. 200 ml über ca. 500 ml bis ca. 1000 ml.

Bezugszeichenliste

- 210, 310 Klimaanlage
- 212, 312 Kühlmittelsammler
- 214, 314 Kompressor
- 60 216, 316
- 218, 318 Kältemittelsammler
- 220, 320 Expansionsventil
- 222, 322 erster Verdampfer
- 224, 226, 228, 230, 324, 326, 328, 330 Kältemittelleitungen
- 65 232, 332 zweiter Verdampfer
- 232, 332 Speicherverdampfer
- 234 Kältemittelleitung
- 236 Expansionsorgane

238 Absperrventil	
240 Absperrventil	
252 Luftführungsgehäuse	
254 Klimagerät	
256 Pfeilrichtung	5
258 Luftstromsteuerelement	
260 Rohr	
262 Verdampferrohr	
264 Rippe	
460 Speicher für Kaltespeichermedium	10
460a, 406b Verschluß	
462a, 462b, 462c, 462d Kältemittelrohre	
463 Kältemittelkanäle	
464 Rippen	
500 Verdampfer	15
501, 502, 503, 504, 505, 506 Sammelrohrabschnitte	
510 Einlassöffnung	
511 Auslassöffnung	
512 Verbindung	
514 Trennwand	20
560 Speicher	
562 Kältemittelrohr	
564 Rippen	
601 Speicher	
602, 603 Kältemittelrohr	25
604 Steg	
605 Kältemittelkanal	
609 Abstützung	
620 Kombination von Kältemittelrohr und Speicher	
621 Kältemittelkanal	30
622 Speicher	
623 Steg	
640 Scheibe	
641 Scheibe	
642 Zwischenscheibe	35
643 Stege	
644 Noppen	
650 Kältemittelkanäle	
651 Speichervolumen	
742 Mehrkanalflachrohr	40
744 Kanäle	
746 Verdampferrohr	
748 Außenrohr	
750 Innenrohr	45

Patentansprüche

1. Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug mit in einem Kältemittelkreis (212; 312) angeordnetem Kompressor (214; 314) und Verdampfer (222; 322) zum Abkühlen von zu konditionierender Luft für den Innenraum, **gekennzeichnet durch** einen zweiten Verdampfer (232; 332) zum Abkühlen der Luft, der zusätzlich ein Kaltespeichermedium enthält, wobei die zu konditionierende Luft wahlweise durch jeden Verdampfer (222, 232; 322, 332) einzeln oder durch beide Verdampfer (222, 232; 322, 332) gemeinsam leitbar ist. 50
2. Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug mit in einem Kältemittelkreis angeordnetem Kompressor und Verdampfer zum Abkühlen von zu konditionierender Luft für den Innenraum, dadurch gekennzeichnet, dass der Verdampfer wenigstens zwei Teilbereiche aufweist und in einem zweiten Teilbereich zusätzlich ein Kaltespeichermedium enthalten ist, wobei die zu konditionierende Luft wahlweise durch jeden Teilbereich einzeln oder durch beide Teilbereiche gemeinsam leitbar ist. 60
3. Klimaanlage nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Verdampfer (222, 232) oder

Teilbereiche kältemittel seitig parallel geschaltet sind.

4. Klimaanlage nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Kältemittel fluss durch den zweiten Verdampfer (232) bzw. den zweiten Teilbereich durch ein Ventil (238) regelbar ist.
5. Klimaanlage nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Verdampfer (222, 332) oder Teilbereiche kältemittel seitig in Reihe geschaltet sind.
6. Klimaanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Verdampfer (222, 232; 322, 332) oder Teilbereiche luft seitig in Reihe schaltbar sind.
7. Klimaanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Verdampfer (222, 232; 322, 332) oder Teilbereiche luft seitig parallel schaltbar sind.
8. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Kaltespeichermedium einen Schmelzpunkt oberhalb von 0°C hat.
9. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Kaltespeichermedium Decanol oder Tetradecan ist oder enthält.
10. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass luft seitig vor den beiden Verdampfern (222, 232; 322, 332) bzw. vor den beiden Teilbereichen ein Luftstromsteuermittel (258) angeordnet ist, mit dem die Luft auf die Verdampfer (222, 232; 322, 332) bzw. Teilbereiche aufteilt.
11. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass ein Frischluft und/oder Umluftbetrieb vorgesehen ist.
12. Wärmetauscher, wie Verdampfer, mit einem Einlass und einem Auslass, wobei Sammelrohrabschnitte vorgesehen sind und ein Sammelrohrabschnitt mit dem Einlass in Verbindung steht und ein Sammelrohrabschnitt mit dem Auslass in Verbindung steht, mit zumindest zwischen den Sammelrohrabschnitten vorgesehenen Kältemittelrohren mit Kältemittelkanälen, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest einzelne Kältemittelrohre mit zumindest einem Speicher für Kaltespeichermedium in thermischer Verbindung stehen.
13. Wärmetauscher nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest ein Kältemittelrohr derart angeordnet ist, daß zumindest auf der einen Seite des Kältemittelrohrs ein Speicher für ein Kaltespeichermedium angeordnet ist.
14. Wärmetauscher nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß ein Speicher nur einseitig des Kältemittelrohrs angeordnet ist.
15. Wärmetauscher nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß Speicher beidseitig des Kältemittelrohrs angeordnet sind.
16. Wärmetauscher nach einem der Ansprüche 13 bis 15, dadurch gekennzeichnet, daß der Speicher an seiner einen Seitenfläche mit dem Kältemittelrohr in Verbindung steht und auf der anderen seiner Seitenflächen mit einer Rippe in Verbindung steht.
17. Wärmetauscher nach einem der Ansprüche 13 bis 15, dadurch gekennzeichnet, daß das Kältemittelrohr an seiner einen Seitenfläche mit einem Speicher in Verbindung steht und auf der anderen seiner Seitenflächen mit einer Rippe in Verbindung steht.
18. Wärmetauscher nach einem der Ansprüche 12 bis 17, dadurch gekennzeichnet, daß die Bauteile des Wärmetauschers in Richtung quer zur Luftsstromrichtung durch den Wärmetauscher gekennzeichnet ist

durch die Reihenfolge der Anordnung: Kältemittelrohr, Speicher, Rippe, Kältemittelrohr, Speicher, Rippe.

19. Wärmetauscher nach einem der Ansprüche 12 bis 17, dadurch gekennzeichnet, daß die Bauteile des Wärmetauschers in Richtung quer zur Luftströmungsrichtung durch den Wärmetauscher gekennzeichnet ist durch die Reihenfolge der Anordnung: Kältemittelrohr, Speicher, Rippe, Speicher, Kältemittelrohr, Speicher, Rippe, Speicher, Kältemittelrohr.

20. Wärmetauscher nach einem der Ansprüche 12 bis 17, dadurch gekennzeichnet, daß die Bauteile des Wärmetauschers in Richtung quer zur Luftströmungsrichtung durch den Wärmetauscher gekennzeichnet ist durch die Reihenfolge der Anordnung: Kältemittelrohr, Rippe, Speicher, Rippe, Kältemittelrohr, Rippe, Speicher, Rippe, Kältemittelrohr.

21. Wärmetauscher nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest ein Speicher und zumindest ein Kältemittelrohr miteinander verbunden sind.

22. Wärmetauscher nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest ein Speicher und zumindest ein Kältemittelrohr einteilig ausgebildet sind.

23. Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug mit in einem Kältemittelkreis angeordneten Kompressor und Verdampfer zum Abkühlen von zu konditionierender Luft für den Innenraum, gekennzeichnet durch einen zweiten Verdampfer zum Abkühlen der Luft, der zusätzlich ein Kältespeichermedium enthält.

24. Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug mit in einem Kältemittelkreis angeordneten Kompressor und Verdampfer zum Abkühlen von zu konditionierender Luft für den Innenraum, dadurch gekennzeichnet, dass der Verdampfer wenigstens zwei Teilbereiche aufweist und in einem zweiten Teilbereich zusätzlich ein Kältespeichermedium enthalten ist.

25. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche 23 oder 24, dadurch gekennzeichnet, dass der zweite Verdampfer bzw. zweite Teilbereich kältemittel- seitig parallel zu dem ersten Verdampfer bzw. ersten Teilbereich geschaltet ist.

26. Klimaanlage nach Anspruch 24 oder 25, dadurch gekennzeichnet, dass der Kältemittelfluß durch den zweiten Verdampfer bzw. den zweiten Teilbereich durch ein Ventil regelbar ist.

27. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Kältespeichermedium ein Wasser-Glykathin-Gemisch ist.

28. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die beiden Verdampfer bzw. die beiden Teilbereiche des Verdampfers luftseitig parallel geschaltet sind.

29. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass ein Frischluft- und/oder Umluftbetrieb vorgesehen ist.

30. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Verdampferrohre des zweiten Verdampfers bzw. zweiten Teilbereichs als Mehrkanalrohre ausgebildet sind und in einem Teil der Kanäle das Kältespeichermedium gelagert ist.

31. Klimaanlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass luftseitig vor den beiden Verdampfern bzw. vor den beiden Teilbereichen ein Luftstromsteuermittel angeordnet ist, mit dem die Luft auf die Verdampfer bzw. Teilbereiche aufteil-

bar ist.

Hierzu 6 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -

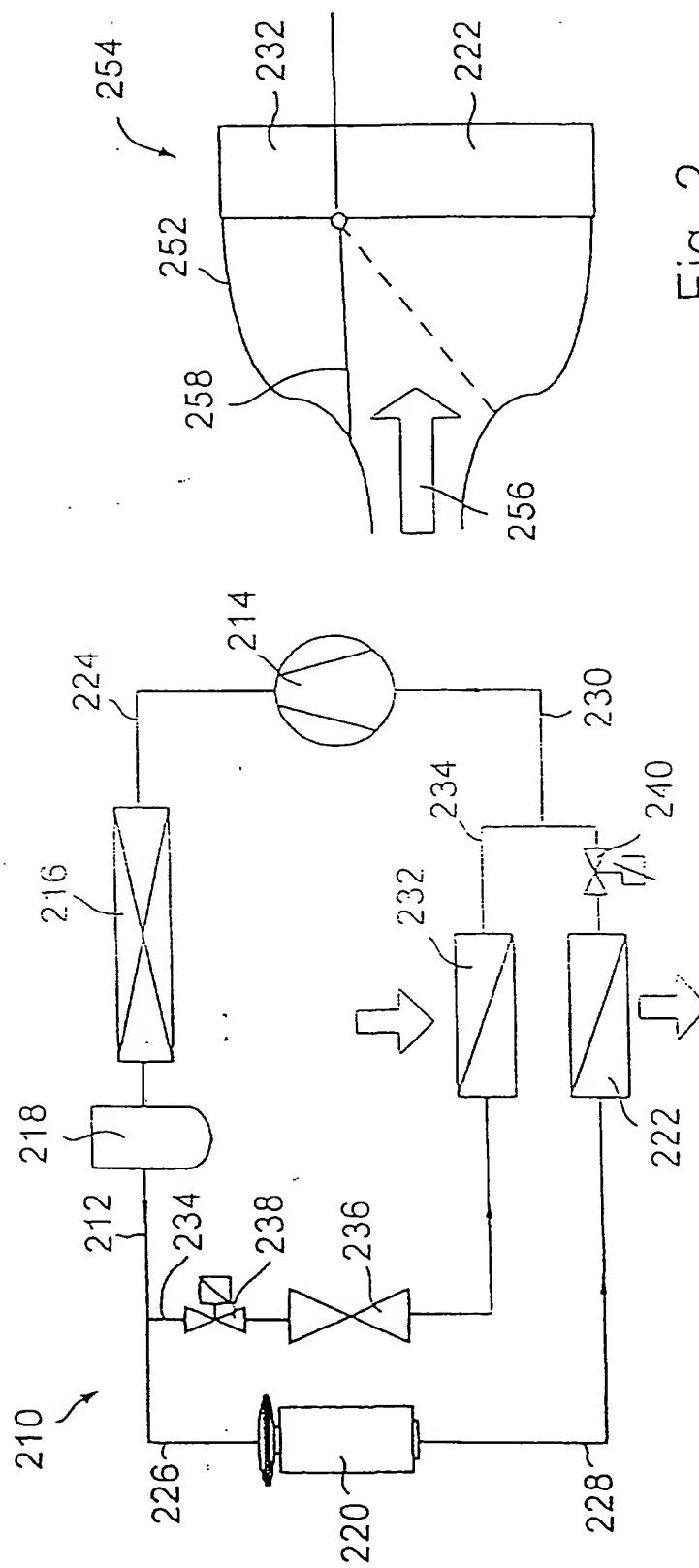


Fig. 2

Fig. 1

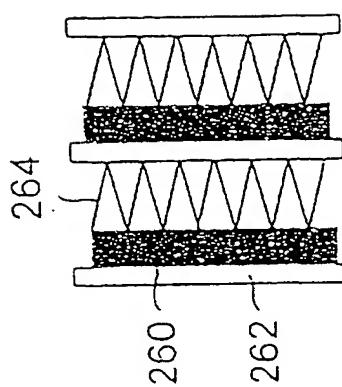


Fig. 4

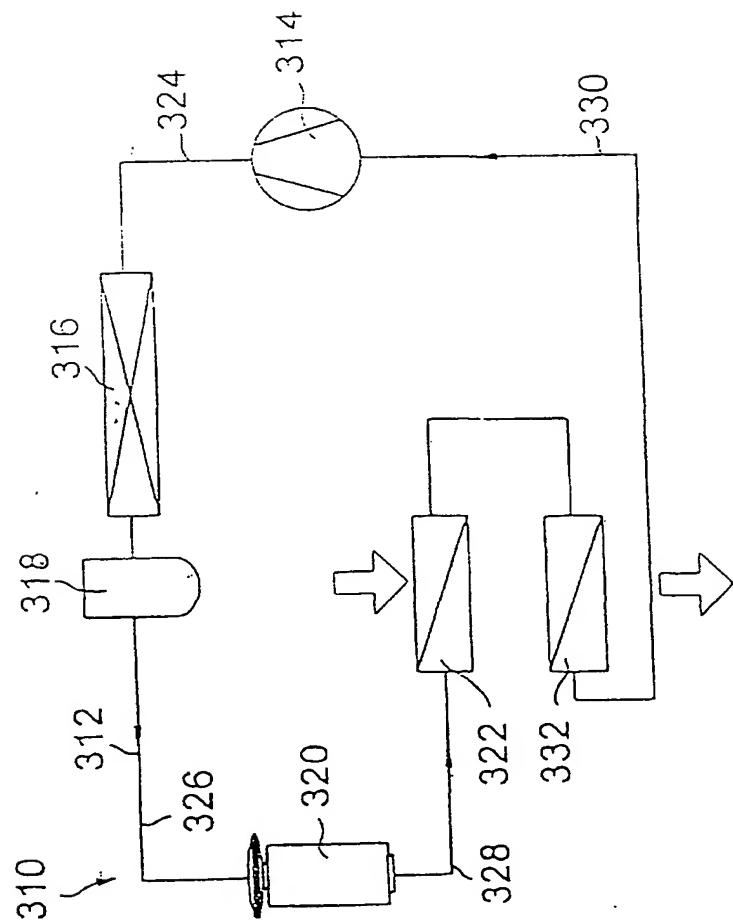
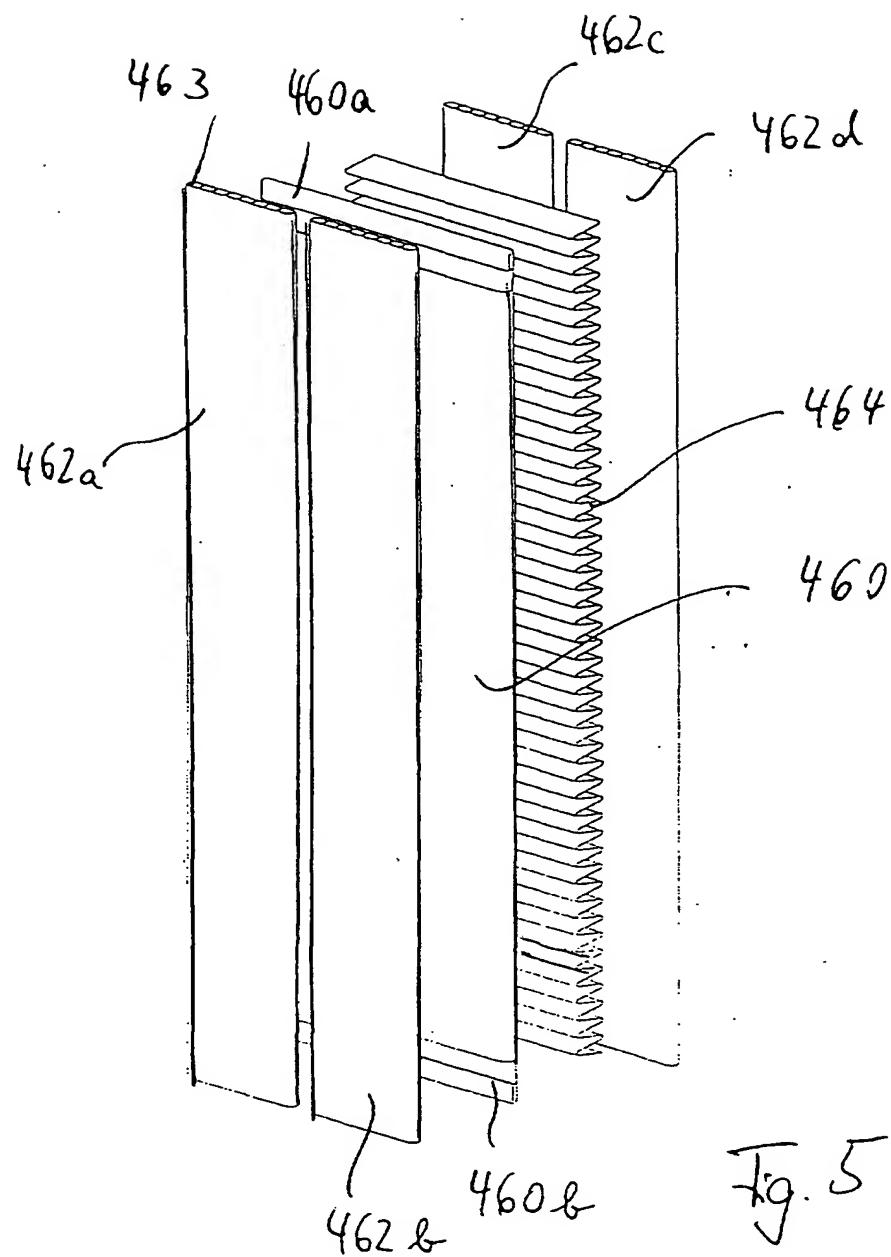


Fig. 3



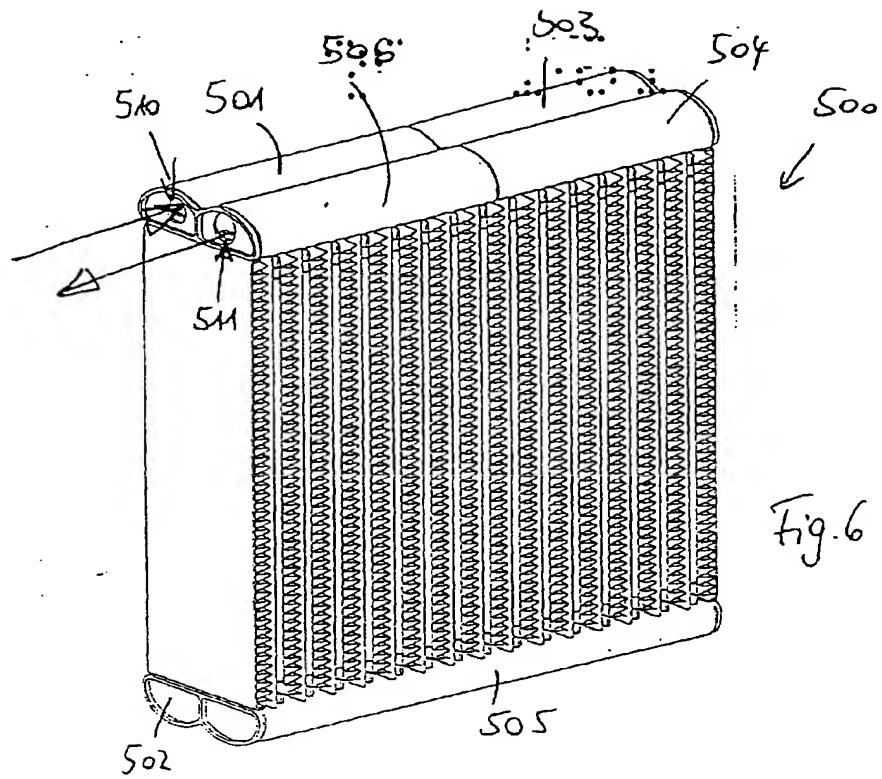


Fig. 6

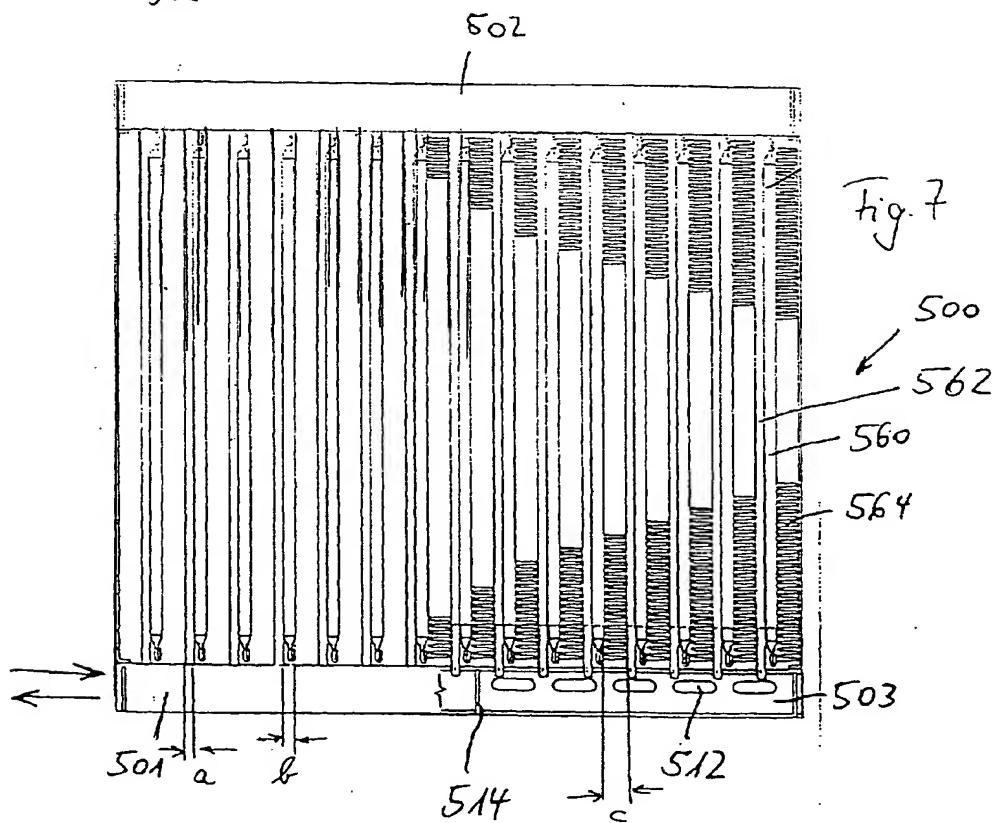
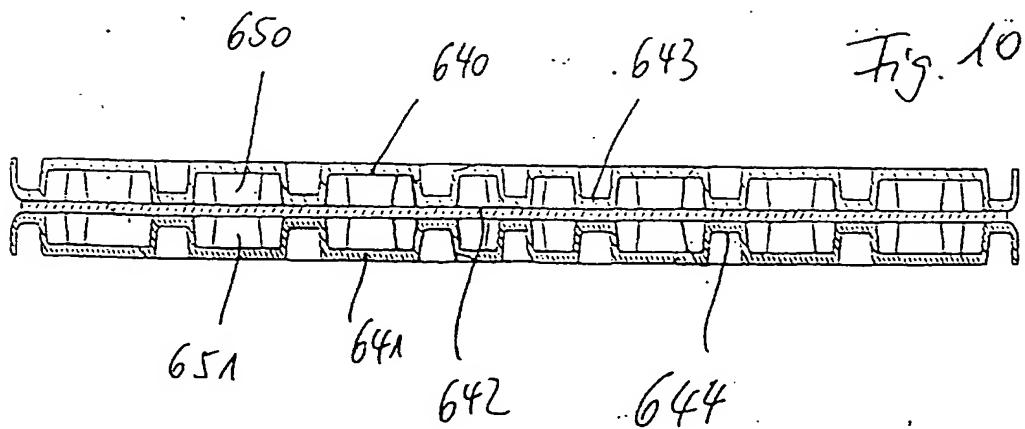
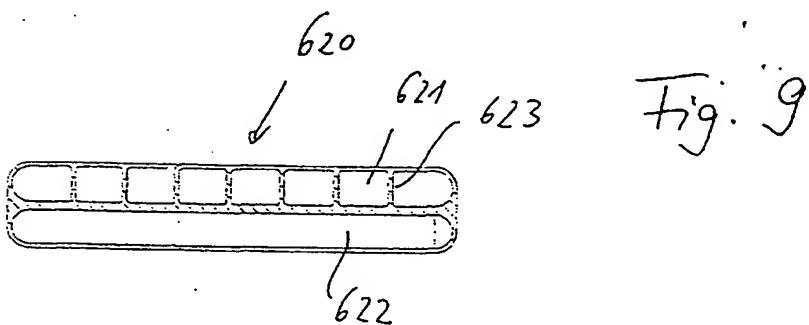
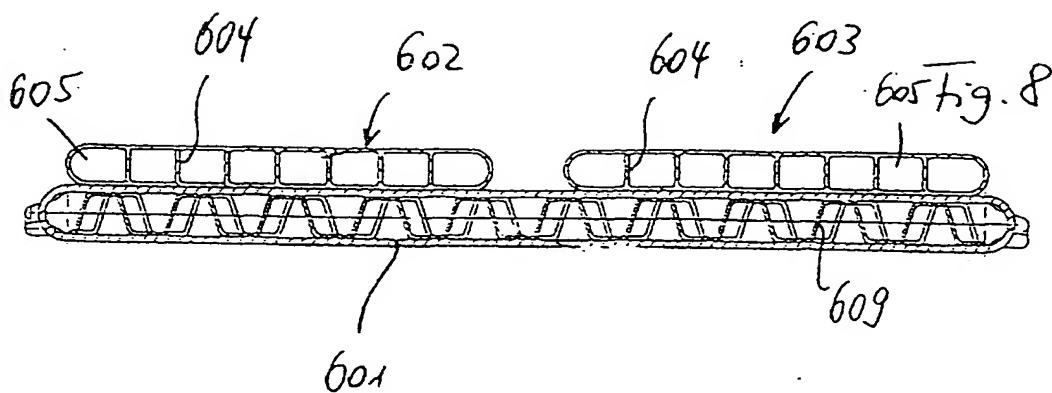


Fig. 7



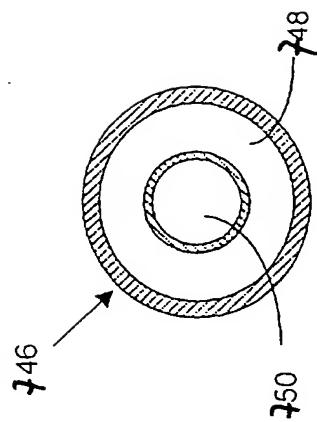


Fig. 12

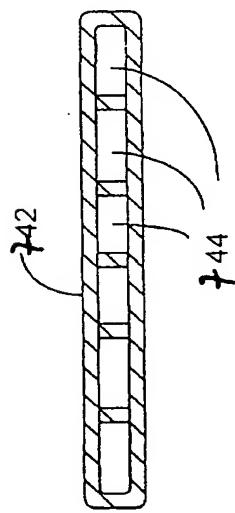


Fig. 11

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.

THIS PAGE BLANK (USPTO)